

Fragen und Antworten zur Südtangente

Korrekturen zur Darstellung der CDU Königswinter

Die CDU-Königswinter hat eine umfangreiche Schrift mit 64 Fragen und Antworten zum Ennertaufstieg (=Südtangente) erstellt. Da nach CDU-Auffassung sehr viele Fehlinformationen zum Thema Südtangente verbreitet werden, soll diese Schrift interessierte Bürger zutreffend informieren.

Die Idee, eine leicht verständliche und umfassende Informationsschrift zur umstrittenen und viel diskutierten Südtangente zu erstellen, halten wir für sehr vernünftig. Wenn man allerdings die Antworten der CDU mit den tatsächlichen Planungen der Straßenbaubehörden und den Gutachten unabhängiger Fachleute vergleicht, werden zum Teil krasse Abweichungen deutlich. Eine Auswahl von Fragen, die einseitig oder nachweisbar falsch beantwortet wurden, haben wir daher nochmals dargestellt und die Richtigstellungen in Anmerkungen ergänzt. Als Beleg sind dazu bei einigen Anmerkungen die Textstellen aus den verschiedenen Gutachten angeführt.

Eine Anmerkung vorweg: Die CDU-Autoren haben in ihren Formulierungen der Fragen und Antworten, die im folgenden kursiv gedruckt sind, den weniger bekannten Begriff „Ennertaufstieg“ verwendet. Wir verbleiben in den Anmerkungen bei der am meisten verwendeten Bezeichnung „Südtangente“.

3. Behauptung: *Hier wird **Florianspolitik** betrieben von Oberdollendorf, Ittenbach und Aegidienberg, die die wachsenden Belastungen auf die Ortschaften Holtorf, Vinxel, Ungarten, Birlinghoven und Hoholz abwälzen wollen.*

CDU-Antwort: *Es werden keine Belastungen abgewälzt, sondern die wachsende Verkehrsbelastung wird durch den Ennertaufstieg aufgenommen. **Lediglich im Bereich der L 83 wird es zu Mehrbelastungen kommen, alle anderen Bereiche werden Vorteile haben.** Es geht um eine gerechtere Verteilung des vorhandenen Verkehrs.*

Anmerkung: Richtig ist, dass es laut Verkehrsgutachten an der L 83 (Durchgangsstraße von Stieldorf/Oelinghoven) zu Mehrbelastungen durch die Südtangente kommen wird. Falsch ist, dass alle anderen Bereiche Vorteile haben werden.

Erholungsräume von hoher Bedeutung für die nördlichen Ortsteile Königswinters, sowie für Birlinghoven und Holtorf werden insbesondere am Ennert und im Lauterbachtal zerstört. Die Südtangente wird eng im Abstand von 90 bis 120 Metern um den idyllischen Ort Oberholtorf herumgeführt, bei Ungarten beträgt der Abstand zur Wohnbebauung 150 bis 200 Meter, an Rauschendorf geht die Trasse bis 80 Meter, an Birlinghoven bis 180 Meter heran. Bis zu 30.000 Fahrzeuge täglich werden in diesen Wohnbereichen zu verstärkten Lärmimmissionen führen (nachzulesen in der Umweltverträglichkeitsstudie 1998, Seite 47).

Der Ort Rauschendorf wird zwischen der A 3 und den Brückenbauwerken der Südtangente eingezwängt. Bei Dambroich wird eine Anschlussstelle für Südtan-

gente und A 3 entstehen, die die Verkehrsbelastung an der L 143 im Bereich der langgestreckten Ortschaft Uthweiler laut Verkehrsuntersuchungen des Rhein-Sieg-Kreises um mehr als 50% steigen lassen wird (Grewe-Gutachten, Seite22).

6. Behauptung: Die Tangente ist eine Weichenstellung für weiteres Wirtschaftswachstum in der Region.

CDU-Antwort: *In der Tat. Diese Chance muss genutzt werden!*

9. Behauptung: *Es wird Geld in Projekte gesteckt, die momentanen Machtinteressen, aber nicht Zukunftsinteressen entsprechen.*

CDU-Antwort: *Hinter diesem Projekt stecken keine momentanen Machtinteressen - das Projekt wird seit über 20 Jahren diskutiert und wurde als vordringliche Maßnahme im Bedarfsplan der Bundesfernstraßen vom Deutschen Bundestag beschlossen.*

Für die Region Bonn/Rhein-Sieg ist der Bau des Ennertaufstiegs von großer wirtschaftlicher Bedeutung. Ohne den Ennertaufstieg wird die Region als Standort für Gewerbeansiedlungen und Investoren erheblich uninteressanter werden.

Anmerkung zu Punkt 7 und 9: Wie interessant die Region Bonn/Rhein-Sieg ohne Südtangente für Investoren ist, hat die erfolgreiche Entwicklung der letzten Jahre gezeigt. Daß die Region ohne Südtangente besser dasteht, ist schon im Strukturgutachten 1992 erkannt worden, das für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis Fragen zur weiteren wirtschaftlichen Entwicklung nach dem Regierungsumzug klären sollte. Für die Entwicklung der Region zu einem attraktiven Standort für Technologie, Wissenschaft, internationale und Umwelt-Organisationen sind die sogenannten weichen Standortfaktoren wie Lebensqualität, attraktives Wohnumfeld, intakte Erholungslandschaft, gesunde Umwelt von besonders hoher Bedeutung. Die Südtangente wurde daher auch aus wirtschaftlichen Gründen in diesem Gutachten ausdrücklich abgelehnt.

Interessant für Gewerbeansiedlungen könnte allerdings die näherere Umgebung der Südtangente mit ihren Anschlussstellen sein. Wenn dort die Erholungslandschaft durch die Südtangente erst einmal zerstört ist, können Gewerbegebiete mit günstiger Autobahnanbindung folgen. Für die Anwohner sind das keine guten Aussichten.

11. Behauptung: Die Umgehung von Vinxel (K 25) ist Wunschdenken, da der Rhein-Sieg-Kreis kein Geld hat.

CDU-Antwort: *Der Kreistag und insbesondere auch der Landrat haben sich eindeutig und wiederholt für den Bau des Ennertaufstiegs ausgesprochen.*

Die Realisierung der Ortsumgehung Vinxel muss nicht als Kreisstraße (K 25) erfolgen, sie kann alternativ als Landesstraße gebaut werden.

Anmerkung: Nur ca. 200 Meter von der Wohnbebauung entfernt, würde der Weiterbau der sog. Krötenstraße K 25 bis zur Südtangente den Ort Vinxel vom Siebengebirge abschneiden, so dass Vinxel nach Norden und Westen von Südtangente und verlängerter K 25 eingezwängt wäre.

Diese Straße als Umgehungsstraße für Vinxel zu bezeichnen, ist genauso irreführend wie die Namensgebung „Siebengebirgsentlastungsstraße“ für die Südtangente. Der innerörtliche Verkehr auf der Vinxeler Straße kommt überwiegend aus dem Ort selbst oder fährt in bzw. aus Richtung Stieldorf. Die von der Königswinterer CDU geforderte Verlängerung der K 25 stellt aber keine Verbindung nach Stieldorf her und kann daher nicht die Funktion einer Umgehungsstraße erfüllen, die den Vinxeler Durchgangsverkehr aufnimmt.

Vielmehr wird die K 25 durch den Weiterbau zum Südtangentenzubringer, der den Verkehr aus Heisterbacherrott auf die Südtangente lenken soll – eine fixe Idee der CDU Königswinter, mit der sich noch keine Straßenbaubehörde befasst hat.

12. Frage: *Muss der ÖPNV gestärkt/ausgebaut/attraktiver werden?*

CDU-Antwort: *Die CDU ist für eine Stärkung des ÖPNV. Gerade der Ennertaufstieg würde die Möglichkeit eröffnen, den Bergbereich von Königswinter über Expressbusse schneller mit Bonn zu verbinden – dafür braucht man leistungsfähige Straßen. Die CDU-Königswinter kämpft zudem für die Fortführung der S 13 über Oberkassel hinaus bis nach Rheinland-Pfalz und ist an einer Schienenanbindung des Bergbereiches an Sankt Augustin bzw. Siegburg interessiert.*

14. Behauptung: *Der ÖPNV wird von der Stadt Königswinter und dem Rhein-Sieg-Kreis vernachlässigt.*

CDU-Antwort: *Der Rhein-Sieg-Kreis hat im Jahre 1998 den 1. Nahverkehrsplan verabschiedet, der umgesetzt werden soll.*

Die CDU-Königswinter hat mit mehreren Anträgen (z.B. Verlängerung der S 13, 100-Bahnhöfe-Programm) **bewiesen, dass sie durchaus auf den ÖPNV setzt.**

Auch sind auf Vorschlag der CDU-Fraktion vor Jahren schon Haushaltsmittel für Park & Ride an der Stadtbahn Oberdollendorf bereitgestellt worden; dieses Projekt konnte nicht verwirklicht werden, da sich die Grundstückseigentümer gegen einen Verkauf der notwendigen Flächen an die Stadt sperren!

Die schienengebundene Anbindung des Bergbereichs Richtung Sankt Augustin und Siegburg ist auch eine Idee der CDU-Königswinter.

Zur Zeit wird überprüft, ob Buslinien zwischen Vinxel-Römlinghoven bzw. Oberpleis-Sankt Augustin möglich sind. Auf Antrag der CDU-Fraktion wird zudem - nach Vorliegen entsprechender Zahlen - das ÖPNV-Konzept für Königswinter insgesamt überprüft werden.

15. Behauptung: *Die Stadt Königswinter erschließt im Bergbereich ein Baugebiet nach dem anderen, ohne gleichzeitig etwas für den Ausbau des ÖPNV zu tun.*

CDU-Antwort: *In Königswinter gibt es eine große Nachfrage nach Wohneigentum; der Flächennutzungsplan (FNP) sieht entsprechende Baugebiete mit entsprechender (über)regionaler Verkehrsplanung vor. Alle Vorschläge (s.o.) der CDU-Königswinter zum parallelen ÖPNV-Ausbau dienen dem Ziel, den neu zu erwartenden Verkehr zu bewältigen.*

Anmerkung zum Fragenkomplex 12, 14, 15: Die CDU beteuert ebenso wie die anderen Parteien in Königswinter gerne, dass sie für eine Stärkung des ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) ist. Die Stadt Königswinter hat jedoch seit Jahren keine Verbesserungen von Bedeutung zustande gebracht. Wie sehr die Stadt Königswinter den öffentlichen Nahverkehr vernachlässigt, zeigt auch der Umgang

mit dem umfangreichen Fiedler-Gutachten zur ÖPNV-Situation im Rhein-Sieg-Kreis.

Die einzige Konsequenz, die beispielsweise in Königswinter aus diesem Gutachten und der stark gestiegenen Bevölkerungszahl im Bergbereich gezogen wurde, ist die Einrichtung der Linie 541 zwischen Oberpleis, dem Raum Stieldorf und der Bonner Südbrücke mit lediglich 4 Bussen am Tag und pro Richtung. Aus Sicht des Königswinterer Stadtrats ist das Aufkommen des Berufsverkehrs aus dem Königswinterer Bergbereich zur Bonner Südbrücke zwar so hoch, dass dies den Bau der nicht umweltverträglichen Südtangente rechtfertigen würde. Wenn es dann um den öffentlichen Nahverkehr geht, gibt man sich mit einer Alibi-Buslinie mit lächerlichen 4 Fahrten am Tag zufrieden, mit der die Erreichbarkeit der zahlreichen Arbeitsplätze an der Bonner Südbrücke oder der Anschluss an das leistungsfähige Straßenbahnnetz im Rheintal nicht zu bewerkstelligen ist

16. Frage: *Wann fangen die Politiker endlich an, nach schnelleren Lösungen wie z.B. individueller ÖPNV, Park & Ride plus Expressbusse, ÖPNV-Sonderspuren zu suchen, statt das Problem zeitlich und örtlich zu verschieben?*

CDU-Antwort: *Die CDU ist offen für konkrete Vorschläge – Allgemeinplätze helfen hier nicht: Wo und wie können Expressbusse eingesetzt, wo Sonderspuren für Busse eingerichtet werden, etc.?*

Der Ennertaufstieg würde gerade dafür ein Potenzial bieten! *(Und zu einer weiteren Entlastung führen!) Der ÖPNV kann allerdings die Probleme nicht allein lösen, sondern kann einen bedarfsgerechten Ausbau der Straßen im Sinne einer verbesserten Mobilität unterstützen.*

17. Behauptung: *Nur ein attraktives Nahverkehrssystem (schnell, kurzer Takt, Umsteigemöglichkeiten, wenig Wartezeit, preiswert) wird als Alternative zum Individualverkehr angenommen werden.*

CDU-Antwort: Ohne den Ennertaufstieg wird es wohl kein schnelles Nahverkehrssystem, sondern nur zwei Möglichkeiten geben: Im eigenen PKW oder im Bus im Stau zu stehen!

Als Flächenkommune kann man nicht - wie in einem städtischen Ballungsgebiet - auf den ÖPNV allein setzen. Selbst in Großstädten gibt es parallel zum ÖPNV auch Pkw-Verkehr.

Anmerkung zu den Fragen 16, 17: Bei den Antworten wiederholen die Autoren ihrerseits die Behauptung, dass erst nach Bau der Südtangente (=Ennertaufstieg) ein attraktives Nahverkehrssystem errichtet werden kann. Dagegen beweist die leider zu selten fahrende Buslinie 541, dass kurze Fahrzeiten nach Bonn-Ramersdorf sowie in das ehemalige Regierungsviertel auch ohne Südtangente möglich sind. Schnellbusse auf der Südtangente könnten die Fahrtzeiten nur unwesentlich verkürzen und das auch nur in Verbindung mit dem Nachteil, dass die Ortschaften, die auf der Südtangente umfahren werden, von der Busverbindung abgekoppelt werden. Dass Busse und PKWs in der Flächenkommune Königswinter im Stau stehen, ist nach unseren Erfahrungen selbst in Ittenbach und Oberdollendorf eher die Ausnahme, es sei denn, man bezeichnet die normale Warteschlange vor einer roten Ampel so. Der ÖPNV in Königswinter ist nicht deswegen unattraktiv, weil die Busse zu langsam fahren, sondern deswegen, weil sie auf den Haupt-routen des Berufsverkehrs, z.B. vom Stieldorfer Raum zur Bonner Südbrücke viel zu selten unterwegs sind.

Mit der leicht zu widerlegenden Behauptung, einen attraktiver öffentlichen Nahverkehr könnte es erst mit der Südtangente geben, versucht die CDU Königswinter offensichtlich, neben der Befürwortung der Südtangente auch ihre Untätigkeit beim dringend erforderlichen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs zur Bonner Südbrücke zu rechtfertigen.

20. Behauptung: *Die geplanten Anschlüsse bei Holtorf und der Schlossstraße ziehen noch mehr Verkehr aus den umliegenden Bereichen an.*

CDU-Antwort: *Die Anbindung der L 83 an den Ennertaufstieg ist bereits seit 1974 im Flächennutzungsplan vorgesehen. Für Stieldorf ergibt sich ein differenziertes Bild, denn für die Birlinghovener Straße ist mit einer Entlastung und für die L 83 mit einer Mehrbelastung zu rechnen. Eine Mehrbelastung durch eine Anbindung der L 83 ist hypothetisch. **Der Verkehrsfluss jedoch wird sich in Stieldorf verbessern, da es im Bereich der Schule zu weniger Rückstau kommt und eine geringere Belastung der Vinxeler Straße, wo zunehmend Menschen wohnen, zu erwarten ist.***

Anmerkung: Der gelegentliche Rückstau auf der L 83 an der Stieldorfer Schule beruht darauf, dass die Ampel vor der Schule den Autofahrern manchmal „Rot“ zeigt, damit z.B. Autofahrer aus Rauschendorf oder Bockeroth einbiegen und die Schüler die Straße überqueren können. Dies wird sich durch die Südtangente nicht ändern. Allerdings würde das Verkehrsaufkommen auf dem Südtangentenzubringer L 83 deutlich ansteigen. Damit würde das Auftreten von Rückstaus vor dieser Ampelanlage entsprechend zunehmen.

Sehr hypothetisch ist übrigens die Annahme, dass die Verkehrsbelastung an der Vinxeler Straße durch die Südtangente abnehmen würde. Nach Verkehrsuntersuchungen des Rhein-Sieg-Kreises ist dies nicht der Fall.

21. Behauptung: *Rauschendorf macht seinem Namen alle Ehre: A 3, Flugschneise, bald ICE und dann noch die Tangente.*

CDU-Antwort: *Die CDU-Königswinter fordert, dass die Variante 2.1+ in Verbindung mit Variante 2.1 realisiert wird und damit eine Unterführung im Bereich der A 3 bzw. der ICE-Strecke **mit weitgehender Abdeckung in Tieflage und mit Lärmschutz.** Die CDU-Stieldorf schlägt vor, **die Querung des Lauterbachs möglichst in Tieflage** in Anpassung an die Topographie zu planen. Außerdem sollte geprüft werden, ob die **Siebengebirgsentlastung tiefer gelegt werden kann, d.h. auf das Niveau der Birlinghovener Straße und diese dann über die neue Straße geführt wird.***

Anmerkung: Bei der Südtangente handelt es sich um eine Bundesverkehrsstraße, die im Bundesauftrag von den Landesstraßenbaubehörden und nicht von der Stadt Königswinter geplant wird. Nach 30 Jahren Planungszeit haben sich die Straßenbaubehörden auf die Trassenvarianten 2.1 und 2.1+ festgelegt. Beide unterscheiden sich im Bereich Rauschendorf nur in der Frage Überquerung von A3 und ICE (Variante 2.1+) oder Unterführung (Variante 2.1). In jedem Fall verläuft die Südtangente zwischen Rauschendorf und Birlinghoven im offenen Trog. Dann überquert ein etwa 500 Meter langes Hochbauwerk, teils Damm, teils Brücke das Lauterbachtal. Weiter geht es oberirdisch und ebenerdig Richtung Ungarten (UVS 1998, Seiten 7-8).

Die Forderung, die Südtangente vollständig oder überwiegend im abgedeckelten Trog zu führen, ist aus Kostengründen so abwegig, dass dieser Vorschlag nie Gegenstand der Planungen gewesen ist. Die CDU Königswinter hat ihre Idee von der abgedeckelten Südtangente auch nie an die Straßenbaubehörden herangetragen, wohlwissend dass diese Utopie nur zur Wählertäuschung geeignet ist.

22. Behauptung: Die prognostizierte Verkehrsentslastung für Dollendorf, Ittenbach, Aegidienberg und Heisterbacherrott/Thomasberg rechtfertigt in keinster Weise die Realisierung des 115 - 120 Mio. DM teuren Projektes.

CDU-Antwort: Wenn der Ennertaufstieg nicht realisiert wird, steigt die **Belastung durch zunehmenden Verkehr bis 2010** laut Verkehrsgutachten in den folgenden Bereichen um:

L 331	Ittenbach	9,9 %
L 268	Oberdollendorf	24,4 %
	Heisterbacherrott	30,6 %
L 490	Westliches Vinxel	129,1 %
	Vinxel - Stieldorf	113,2 %
L 83	Oelinghoven - Stieldorf	30,0 %
L 490	Langemarckstraße	127,2 %
	Oberkasseler Straße	20,1 %
L 83	Stieldorf - Hoholz	25,6 %
	Hoholz - A 59	32,9 %
K 25	Holtorfer Straße	33,3 %
K 8	Holtorf	17,7 %
	Birlinghoven-Niederpleis	39,8 %
L 490	Stieldorf – Birlinghoven	81,0 %
	Birlinghoven-Hoholz	26,3 %

Anmerkung: Die Angaben geben die Prognosen des IGS-Gutachtens zur Verkehrsentwicklung zwischen 1995 und 2010, nicht zwischen 2001 und 2010 wider. Die allgemeine Verkehrszunahme ist nicht zwangsläufig ein Argument für den Bau der Südtangente. Dazu muss abgewogen werden, ob die durch den Straßenneubau erzielbare Umverteilung des Verkehrs für alle betroffenen Anwohner und für die natürliche Umwelt so vorteilhaft ist, dass der Landschaftsverbrauch durch den Straßenneubau gerechtfertigt werden kann.

Auffällig ist, dass die prognostizierten Steigerungen für die L 490 (Birlinghoven-Stieldorf-Vinxel-Oberkassel) mit Werten zwischen 81% und 129% völlig aus dem Rahmen fallen. Nach unserer Kenntnis gibt es weder bisher einen so auffällig hohen Verkehrszuwachs auf dieser Strecke noch irgendwelche Großbauvorhaben, die dazu führen könnten. Daher stellt sich die Frage, ob an dieser Stelle dem Gutachter ein Fehler unterlaufen ist.

24. Behauptung: Die **Entlastung** ist so gering, dass sich der Bau des Ennertaufstiegs nicht lohnt.

CDU-Antwort: Die Variante 2.1+ bringt laut Verkehrsgutachten Entlastungen für das Jahr 2010 in den folgenden Bereichen um:

L 331	Ittenbach	26,7 %
L 268	Oberdollendorf	20,3 %
	Heisterbacherrott	35,0 %
L 490	Westliches Vinxel	26,0 %
	Vinxel - Stieldorf	21,7 %
	Langemarckstraße	44,1 %
	Oberkasseler Str.	23,4 %
L 83	Hoholz - A 59	0,4 %
K 25	Holtorfer Straße	11,4 %
K 8	Holtorf	26,7 %
L 143	Birlinghoven – Niederpleis	26,0 %
L 490	Stieldorf – Birlinghoven	14,9 %
	Birlinghoven - Hoholz	46,1 %

Anmerkung: Ob sich der Bau der Südtangente lohnt, hängt nicht nur von den Entlastungswirkungen ab, sondern auch von den Mehrbelastungen, die durch die Umverteilung des Verkehrs an anderen Stellen auftreten. Zur Ermittlung und Abwägung aller Entlastungs- und Belastungswirkungen auf Mensch und Natur wurden umfangreiche Umweltverträglichkeitsstudien (UVS) erstellt. Die aktuelle UVS hat für Ortschaften wie Ittenbach und Oberdollendorf, in denen die Verkehrsentslastung unter 30% liegen würde, nur geringe städtebauliche Nutzeneffekte festgestellt (UVS 1998, S. 53, Ziff. 3.10). In den abschließenden Planungsempfehlungen ist daher zu lesen:

„Die zu erzielenden Verbesserungen im Bereich der bebauten Umwelt rechtfertigen nicht die zusätzlichen Beeinträchtigungen der unbebauten Umwelt, die durch den Bau der B 56n als Südtangente Bonn hervorgerufen werden“ (UVS 1998, Seite 53, Ziff. 3.11).

Im übrigen werden Mehrbelastungen auch innerhalb der bebauten Umwelt, z.B. in Uthweiler (um bis zu 54%), Oelinghoven und Stieldorf (um ca. 20%) auftreten, weil die dortigen Durchgangsstraßen L 143 und L 83 zu Südtangentenzubringern werden.

25. Behauptung: *Der Ennertaufstieg wird die Lebensqualität beeinträchtigen und die Bürger im nördlichen Teil von Königswinter zu stark belasten.*

CDU-Antwort: *Durch bauliche Vorkehrungen (Lärmschutz, Abdeckung und Tieflage der Trasse) werden die Belastungen der Bürgerinnen und Bürger minimiert.*

Anmerkung: Die Lärmschutzmaßnahmen für Bundesfernstraßen richten sich nach allgemeinen Mindeststandards. Für die Südtangente wird es keine eigenen Grenzwerte geben. Aus diesen Gründen ist nur dort, wo es dicht an der Wohnbebauung vorbeigeht, die Absenkung in (offene) Troglage oder die Errichtung von Lärmschutzwänden vorgesehen. Eine Abdeckung kommt für eine Bundesfernstraße, die durch die freie Landschaft verläuft, überhaupt nicht in Frage.

27. Behauptung: *Die Variante 2.1 bringt für Ittenbach keine Entlastung, weil sie viel zu weit nördlich verläuft und die jetzigen Nutzer nicht überzeugt, den Umweg zu fahren.*

CDU-Antwort: *Die Variante 5 würde für Ittenbach die größte Entlastung bringen, aber nur lokal wirken und geringe Entlastung für das gesamte Siebengebirge bringen. Die UVS*

favorisiert - aus guten Gründen - die Variante 2.1+, denn diese wird für Ittenbach - selbst ohne weitere Maßnahmen - schon eine Entlastung von 26,7 % bedeuten.

Anmerkung: Es ist falsch, dass die UVS (Umweltverträglichkeitsstudie) die Variante 2.1+ favorisiert. In den abschließenden Planungsempfehlungen der UVS 1998 heißt es vielmehr:

„Aufgrund dieser nur teilweise und ungenügend gegebenen Entlastungen der Verkehrsmengen im bestehenden Straßennetz mit den damit verbundenen geringen Reduzierungen der Lärm- und Abgasimmissionen im Bereich der Wohnbebauung wird **in der ersten Priorität der sog. Null-Variante** (=keine Südtangente) aus sektoraler umweltfachlicher Sicht **der Vorzug gegeben.**“

Für den Fall, dass sich die politischen Entscheidungsträger über diese Empfehlung hinwegsetzen, wurden im UVS-Vergleich 1992 die Varianten 2.1 und 5 **gleichermaßen** gegenüber den anderen Varianten bevorzugt.

Die CDU-Aussage, die UVS würde die Variante 2.1+ favorisieren, stimmt somit weder im Vergleich zur Null-Variante noch zur Variante 5.

30. Behauptung: Die **Entwidmung der K 25** würde Dollendorf in einer Größenordnung entlasten, wie es von der Südtangente erwartet wird.

CDU-Antwort: Die K 25 wird derzeit bei Bedarf in Zeiten der Krötenwanderung gesperrt. Durch die Anlage fester Krötenzäune mit Unterwanderung der Straße kann die K 25 entwidmet und permanent für den Verkehr freigegeben werden. Der die Kröten betreuende Verein hat einen Antrag zur Installation eines derartigen Krötenzaunes gestellt.

Anmerkung: Hier haben die Autoren aus der CDU Königswinter die Frage nicht verstanden. Mit dem Vorschlag „Entwidmung der K 25“ ist nicht gemeint, dass die K25 für die Krötenwanderung entwidmet wird. Natürlich bezieht sich die Entwidmung auf den Autoverkehr! Würde diese Straße für den Autoverkehr gesperrt werden, wäre die Entlastungswirkung für Oberdollendorf tatsächlich etwa genauso groß wie für die Südtangente prognostiziert. Natürlich würde der Autoverkehr auch bei dieser Variante nicht verschwinden, sondern in Oberkassel als Mehrbelastung wieder in Erscheinung treten.

33. Behauptung: Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und Experten sind für die „**Null-Variante**“, kommen also zu dem Schluss, dass die Südtangente nicht gebaut werden sollte.

CDU-Antwort: Wenn bei der Planung von Straßenbauprojekten nur die **Umweltaspekte betrachtet würden, so würde man in den meisten Fällen zur Null-Variante kommen, da Eingriffe in die Umwelt sich nicht vermeiden lassen.** Die UVS soll daher aus allen sich anbietenden Varianten eine Reihung nach ihrer Umweltverträglichkeit vornehmen, d.h. welche der Varianten am wenigsten in die Umwelt eingreift.

Bei der Abwägung der sich anbietenden Varianten hängt die Entscheidung über den Bau einer Straße von weiteren Gesichtspunkten ab, die unter dem Begriff „Wohl der Allgemeinheit“ zusammengefasst sind, wie z.B. wirtschaftliche, städtebauliche, verkehrliche

Aspekte. Daher schlägt die UVS die Variante 2.1+ vor, die - in modifizierter Form - auch von der CDU favorisiert wird!

Anmerkung: Die Gutachter der Umweltverträglichkeitsstudie begründen ihre Ablehnung zur Südtangente nicht mit zwangsläufigen Eingriffen in die Umwelt, wie sie bei jedem Bauvorhaben üblich und unvermeidbar sind. In einer Umweltverträglichkeitsstudie werden schließlich nicht nur die Belastungen für die natürliche Umwelt erfasst. Selbstverständlich gehören für die Gutachter auch die Menschen, die als Anwohner entweder mehr oder weniger Verkehrsentlastungen ertragen müssen, zur Umwelt von Straßenbauprojekten. So wurden in der UVS alle im Zusammenhang mit der Südtangente stehenden Belastungen und Entlastungen auf Anwohner und Erholungsräume (Seiten 22-23, 31-34, 47-48) einschließlich städtebaulicher Aspekte (Seite 53) ermittelt und berücksichtigt.

Daher gibt diese Studie genau die Antwort auf die Frage, ob der Bau der Südtangente eine geeignete Maßnahme ist, um das CDU-Ziel der Siebengebirgsentlastung zu erreichen. Entgegen der Darstellung der CDU Königswinter lautet die Antwort der UVS nicht Variante 2.1+, sondern Null-Variante (=genereller Verzicht).

35. Behauptung: Durch den Bau der Tangente geht Naherholungsgebiet verloren. Die Menschen müssen sich ins Auto setzen, um an anderen Orten Ruhe zu finden.

CDU-Antwort: Der Ennert wird untertunnelt und damit nicht geopfert. Auch das Siebengebirge wird weiterhin ein ausgezeichnetes Naherholungsgebiet sein. **Falls der Ennertaufstieg nicht realisiert werden sollte, sind die Umweltbelastungen für das Siebengebirge wahrscheinlich größer als ohne.** Dies ist jedoch leider nicht untersucht worden.

Der Verschönerungsverein für das Siebengebirge ist aus diesen Gründen ebenfalls für den Bau der Entlastungsstraße.

Anmerkung: In der UVS 1998 ist auf den Seiten 23 und 48 nachzulesen, dass nicht nur das Waldgebiet des Ennerts, sondern auch angrenzende Freiflächen bei Oberholtorf und Vinxel sowie das Lauterbachtal Naherholungsräume von hoher Bedeutung sind, die für die Südtangente geopfert werden müssten. Insbesondere die Orte Birlinghoven und Rauschendorf, die bereits von der ICE-Trasse und der A 3 betroffen sind, würden ihre letzten Erholungsräume verlieren.

Die Untertunnelung wird den Ennert nicht vor den Abgasen des zusätzlichen Verkehrs schützen. Dort werden an den Tunnelportalen und in der Nähe von Lüftungsbauwerken erhöhte Immissionsbelastungen auftreten (UVS 1998, Seite 30). Weil zusätzlicher Verkehr aus anderen Bereichen in das Siebengebirge hineingezogen wird, wird die Südtangente die Umweltbelastungen für das Siebengebirge erhöhen (vgl. Anmerkung zu Frage 53).

42. Behauptung: Es gibt keine Einigkeit in der Region.

CDU-Antwort: Von den betroffenen Städten Königswinter, Hennef, Bonn, Sankt Augustin und dem Rhein-Sieg-Kreis hat lediglich Sankt Augustin Bedenken gegen die geplante Linienführung angemeldet.

Anmerkung: Richtig ist, dass die CDU-Mehrheiten in den Städten Bonn und Königswinter sowie im Rhein-Sieg-Kreis dem Bau der Südtangente in der geplanten Linienführung zugestimmt haben. Die Hennefer CDU-Mehrheit hat nur unter der Bedingung zugestimmt, dass bei Dambroich die A 3 und die ICE-Bahntrasse unterführt werden. Die Straßenbaubehörden haben sich allerdings für die Überführung von A 3 und ICE-Bahntrasse entschieden; da die Kosten für die Untertunnelung zu hoch sind und dabei Probleme mit dem Grundwasserstand und der entlang der A 3 verlaufenden Erdgas-Pipeline entstehen (UVS 1998, Seiten 9,17). Die Stadt St. Augustin hat mit den Stimmen aller Parteien die Planungen zur Südtangente abgelehnt. Damit besteht noch nicht einmal Einigkeit innerhalb der CDU, ganz davon zu schweigen, dass SPD und Grüne in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis gegen die Südtangente gestimmt haben und in den direkt betroffenen Ortschaften im Laufe dieses Jahres auf zahlreichen Bürgerversammlungen vehementer Widerspruch geäußert wurde.

45. Frage: *Ist der Ennertaufstieg **nach dem Regierungsumzug** überhaupt noch sinnvoll und notwendig?*

CDU-Antwort: *Trotz Regierungsumzug ist die Zahl der Arbeitsplätze im Regierungsviertel von Bonn von 20.600 in 1987 auf ca. 35.000 (+70 %) im Jahre 2000 gestiegen. Davon entfallen 52 % auf Behörden, 27 % auf private Dienstleistungsfirmen und 21 % auf sonstige (z.B. Verbände).*

Im Regierungsviertel leben jedoch nur 3.500 Einwohner, so dass das Verkehrsaufkommen leicht vorstellbar ist. Der Trend wird sich durch weitere Bauvorhaben und Ansiedlungswünsche noch verstärken.

Auch im rechtsrheinischen Bereich (Beuel, Oberkassel) werden mittelfristig noch 2-3.000 Arbeitsplätze geschaffen.

Anmerkung: Bisher sind alle Gutachten - ob vor oder nach dem Regierungsumzug erstellt - zu dem Ergebnis gekommen, dass der Bau der Südtangente nicht sinnvoll ist. Dabei sind natürlich die Prognosen für das weitere Verkehrswachstum durch Ansiedlungen berücksichtigt worden.

46. Behauptung: *Das Bundesverkehrsministerium hat die **Planungen** für die Südtangente **gestoppt**.*

CDU-Antwort: *Es handelte sich hier um eine Fehlinterpretation eines Briefes der Staatssekretärin in der Öffentlichkeit. Inzwischen hat das Ministerium selbst diese Vermutung dementiert und festgestellt, dass nun der nächste Schritt, die Beauftragung der FFH-Studie, einzuleiten ist.*

Anmerkung: Zwischen Bund und Land NRW wurde verabredet, dass im Jahre 2003 über den Verbleib der Südtangente im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen neu entschieden wird und bis dahin kein Linienbestimmungsverfahren eingeleitet wird.

49. Behauptung: *Die Südtangente wird eine **vierspurige Autobahn**.*

CDU-Antwort: *In der Studie ist ein Bedarf für einen einbahnigen Ausbau festgestellt worden. D.h., in jede Richtung gibt es eine Fahrspur sowie eine Kriechspur im Steigungsbe- reich, die der Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses dient. Da die Steigerungsstrecken jedoch umfangreich sind, werden ca. 75 – 80 % der Strecke mit einer Kriechspur versehen.*

Warum sollte man das Projekt vierspurig bauen, wenn dies nicht notwendig ist und nur die Kosten in die Höhe treiben würde?

Anmerkung: Die derzeitigen Planungen gehen von einer dreispurigen Bundes- verkehrsstraße (2 Spuren + Kriechspur) aus, die allerdings für den vierspurigen Ausbau vorbereitet ist. Verkehrsuntersuchungen sind zu dem Ergebnis gekom- men, dass die Südtangente so viel Verkehr über die Autobahn A 3 aus nördlicher Richtung anziehen würde, dass die Kapazitätsgrenze, die bei ca. 25.000 bis 30.000 Fahrzeugen pro Tag liegt, schnell erreicht wäre. Daher ist ein späterer Ausbau zur vierspurigen Autobahn nicht gerade unwahrscheinlich.

50. Behauptung: *Eine reale Entlastung findet nicht statt.*

CDU-Antwort: *Keine Straße ist eine reale Entlastung, sondern nur die Verteilung von Verkehrsbelastungen. Dieses führt natürlich zu Betroffenheiten bei den Bürgern, die Bela- stungen ertragen müssen.*

Anmerkung: Endlich einmal eine CDU-Antwort, gegen die es nichts einzuwenden gibt.

53. Behauptung: *Neue Straßen ziehen neuen Verkehr an.*

CDU-Antwort: *Straßen produzieren keinen Verkehr oder schaffen Verkehr, den es nicht schon gibt. Die Zahl aller fahrenden Autos bleibt gleich.*

Der Ennertaufstieg hat keine überregionale, sondern weit überwiegend regionale Entla- stungsfunktion.

Anmerkung: Zunächst einmal ziehen neue Straßen bestehenden Verkehr aus anderen Herkunftsgebieten an: Nach Verkehrsuntersuchungen des Rhein-Sieg- Kreises würden beispielsweise von der Autobahn A 560 (Hennef-Siegburg-Bonn) ca. 5000, von der B 56 in St. Augustin ca. 3000 und auf der K 40 aus Hennefer Orten ca. 3000 Fahrzeuge pro Tag auf die Südtangente verlagert.

Neuer Verkehr wird durch Folgewirkungen angezogen, z.B. dadurch, dass Gewer- begebiete gerne an Anschlussstellen von Autobahnen und Schnellstraßen ange- siedelt werden und dadurch, dass Wohngebiete in der Umgebung die Anzahl der Berufspendler erhöhen (näher beschrieben in der UVS 1998 auf Seite 33 als Sekundär- und Tertiärwirkungen).

Die Südtangente ist eine Bundesverkehrsstraße und keine örtliche Entlastungs- straße. Die Planungen sehen nicht nur eine Verbindung von der A 3 bis zur Bon- ner Südbrücke vor, sondern auch den Weiterbau durch den Kottenforst hindurch bis zur A 565 (Bonn-Meckenheim). Damit würde eine Verbindung zwischen den links- und rechtsrheinischen Autobahnen für den überregionalen Verkehr entste- hen.

55. Behauptung: Schwerlastverkehr wird zunehmen.

CDU-Antwort: Nach der vorliegenden Verkehrsstudie wird der LKW-Verkehr, der in 1995 bei 2,7 bis 4,9 % des gesamten Verkehrsaufkommens lag, bei der „Null-Variante“ bis 2010 auf 4,4 bzw. 6,7 % steigen. Mit oder ohne Ennertaufstieg! Durch den Bau des Ennertaufstiegs kann der LKW-Verkehr aber z.T. aus den Ortschaften heraus gehalten werden. **So ist z.B. eine Sperrung der L 83 ab Sonderbusch für LKW denkbar.**

Anmerkung: Die Sperrung der L 83 bei Stieldorf/Oelinghoven ist für den dort überwiegend ortsgebundenen LKW-Verkehr kaum möglich. Erfahrungsgemäß ist in der Nähe von Autobahn-Anschlussstellen und auf den Zubringerstraßen der LKW-Verkehr besonders stark. Dies werden auch die Anlieger an der L 143 in der Umgebung von Dambroich und an der L 83 in Stieldorf und Umgebung zu spüren bekommen.

62. Behauptung: Im Bergbereich von Königswinter wird einfach drauflosgebaut, obwohl die entsprechende Verkehrsinfrastruktur fehlt.

CDU-Antwort: In dem seit 1974 gültigen und damals von der Bezirksregierung genehmigten Flächennutzungsplan (FNP) ist die Südtangente ausgewiesen. **Die Stadt Königswinter ist daher immer von einer Realisierung der Straße durch den Bund ausgegangen**, zumal die Tangente im Bundesfernstraßenbedarfsplan als vordringlicher Bedarf eingestuft ist.

Im Erläuterungsbericht zum FNP sind zudem weitere Maßnahmen für Ortsumgehungen und für die Anbindung vom Durchgangsverkehr an Straßen höherer Rangordnung vorgesehen.

Anmerkung: Die hemmungslose Ausweisung von Baugebieten im Bergbereich von Königswinter ohne Berücksichtigung von Infrastrukturproblemen soll also mit dem Hinweis auf die geplante Südtangente erklärt werden. Hier geben die CDU-Autoren ungewollt ein Beispiel dafür, dass sogar schon Planungen von neuen Straßen neuen Verkehr anziehen können (vgl. Anmerkung zu Frage 53).

63. Behauptung: Die Stadt Königswinter soll endlich selbst Maßnahmen gegen den ständig steigenden Autoverkehr im Siebengebirge ergreifen.

CDU-Antwort: Da es sich um Kreis-, Landes- bzw. Bundesstraßen handelt, hat die Stadt Königswinter nur geringe Einflussmöglichkeiten.

Auch scheitern manche Versuche eigener Lösungen oftmals am Widerstand der (betroffenen) Bürger: So z.B. die im **Grewe-Gutachten** vorgeschlagene Umleitung des Verkehrs über die K 25 („Krötenweg“), die von Oberkasseler Bürgern (damals unter Beteiligung von Herrn Meier) bekämpft wurde und nicht realisiert werden konnte.

Anmerkung: Richtig erkannt haben die Autoren an dieser Stelle, dass die Stadt auf den Bau von Kreis-, Landes- und Bundesstraßen nur geringe Einflussmöglichkeiten hat. Bei der Beantwortung der Frage 21 hat dies die Autoren aus dem Königswinterer Stadtrat nicht daran gehindert, ihre utopischen Forderungen nach einer Südtangente im abgedeckelten Trog herauszustellen.

Das zitierte Grewe-Gutachten von 1993 führt auf Seite 31 u.a. folgende Einzelmaßnahmen auf, mit denen die Stadt Königswinter selbst dem Anstieg des Autoverkehrs entgegenwirken kann: u.a. Reduzierung der weiteren Ausweisung von Wohngebieten im Bergbereich und Ausbau des vorhandenen Busnetzes vom Bergbereich ins Rheintal. Dessen ungeachtet hat die Stadt Königswinter seit 1993 ein Großbaugebiet nach dem anderen ausgewiesen und für den Busverkehr in Richtung Rheintal fast nichts getan.

Resümee

Die Autoren aus der Königswinterer CDU Dr. Josef Griese, Roman Limbach, Andrea Milz MdL und Friedel Schnorrenberg haben ihre Aussagen zur Südtangente in erster Linie an der eigenen Beschlußlage ausgerichtet. Als richtig gilt, was mit der CDU-Beschlußlage, den Bau der Südtangente zu fordern, übereinstimmt. Als falsch werden Argumente hingestellt, die den realen Gegebenheiten, tatsächlichen Planungen und Gutachten unabhängiger Fachleute entsprechen.

Mit ihren 64 Fragen und Antworten zur Südtangente dokumentieren die Autoren sehr eindrucksvoll, auf welch abwegigen und widersprüchlichen Grundlagen ihre Befürwortung der Südtangente steht, an der sie auch ungeachtet der drohenden Belastungen für betroffene Wähler unbedingt festhalten möchten.

Darüber hinaus offenbaren einige Aussagen der CDU-Autoren zum öffentlichen Nahverkehr und zur Bebauungspolitik, daß noch weitere Fehlleistungen in der Königswinterer Kommunalpolitik Anlaß zu fragwürdigen Rechtfertigungsversuchen geben.

Literatur:

Froelich & Sporbeck, 1992: Umweltverträglichkeitsstudie B 56 n Ennert

Froelich & Sporbeck, Gietemann, A., Hamacher, G., Rheinisches Straßenbauamt (1998): Umweltverträglichkeitsstudie zur B 56n Südtangente Bonn (rechtsrheinisch)

Grebe, R. (1993): Landschaftsplanerische Stellungnahme zu einer möglichen Straßenverbindung – Ennertaufstieg

Anschreiben an Wicharz (Rauschendorf), Fuchs (Stieldorf), Herr (Uthweiler)

Abgewandelt an Kusserow (Uthweiler, SPD-Vorsitzender, SPD Königswinter leider nicht in der Lage, Widersinn der CDU vorzuführen), Griese (Vinxel), Rüscher, Hinrichs, Haack (alle Rauschendorf)

Dokumentation der CDU Königswinter
64 Fragen und Antworten zur Südtangente

Sehr geehrte Herr CDU-Ratsherr,

sicherlich ist Ihnen die Schrift der CDU Königswinter „64 Fragen und Antworten zur Südtangente“ bekannt. Wir haben die darin getroffenen Aussagen mit Hilfe der bekannten Planungsunterlagen und Gutachten auf ihren Wahrheitsgehalt untersucht und die Ergebnisse in Anmerkungen festgehalten.

Daß politische Parteien es in ihrer Argumentation mit Wahrheit und Wirklichkeit nicht immer so genau nehmen, ist nichts Neues. Das Ausmaß der Irreführung und der Umfang leicht widerlegbarer Falschaussagen von Seiten der Autoren Dr. Josef Griese, Roman Limbach, Andrea Milz MdL und Friedel Schnorrenberg ist allerdings erschreckend.

Sie sind als Ratsmitglied in direkt gewählt worden und vertreten damit einen Ort, der durch die Südtangente erheblich belastet würde. Uns ist bekannt, daß Sie am 12.12.2000 im zuständigen Ausschuß der Stadt Königswinter trotzdem für die Südtangente gestimmt haben. Ihr Abstimmungsverhalten können wir uns nur damit erklären, daß Sie von Ihrer Parteiführung im Stil der o.g. „Dokumentation“ falsch informiert waren.

Wir möchten Ihnen daher unsere Anmerkungen und Richtigstellungen zu den Aussagen Ihrer Parteifreunde zur Verfügung stellen und hoffen Ihnen dadurch bei der Suche nach einer vernünftigen und glaubwürdigen Position zum Thema Südtangente behilflich zu sein.

Unsere Anmerkungen haben wir auch Ihren Ratskollegen aus den anderen von der Südtangente bedrohten Wahlkreisen zugeschickt.

Mit freundlichen Grüßen